Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/4007

16. 02. 89

Sachgebiet 93

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN

Zukunft der Schienenomnibusse

Zum zukünftigen Einsatz von Schienenomnibussen bei der Deutschen Bundesbahn liegt den GRÜNEN die Kopie eines Vermerks der DB, Zentrale Hauptverwaltung, Az Pv 3. SPNV 3 Vn 402-2 (VT 798), vom 1. Februar 1988 vor. Darin heißt es u. a., Fragen der attraktiveren Gestaltung des Verkehrs mit Schienenomnibussen seien nicht weiter zu verfolgen, weil

— „das Oberziel, weitere Strecken auf Bus umzustellen, nicht durch Rationalisierungsmaßnahmen in diesem Bereich gestört werden sollte und daher ggf. höhere Fehlbeträge, die bei Ausmusterung der Schienenomnibusse übergangsweise entstehen, im Interesse der mittelfristigen Perspektiven in Einzelfällen in Kauf genommen werden müssen" und weil

— „in der Öffentlichkeit auch nicht der Eindruck entstehen sollte, daß die DB ein Interesse am Erhalt von Schienenbuslinien hat".

Die in diesem Vermerk geäußerten Auffassungen stehen nach Auffassung der GRÜNEN in krassem Widerspruch zu dem wiederholt von Seiten des Bundesministers für Verkehr geäußerten Willen, der öffentliche Verkehr in der Fläche solle ein Schwerpunkt in der Verkehrspolitik sein.

Deshalb fragen wir die Bundesregierung:

1. Ist die im Vermerk vom 1. Februar 1988 geäußerte Zahl von 160 Schienenomnibussen (von ehemals 900) nach wie vor richtig? Wie viele davon werden im Sommerfahrplan 1989 noch eingesetzt werden?

   Trifft es zu, daß nur 47 Schienenomnibusse für den Einmannbetrieb hergerichtet werden sollen und über 1990 hinaus noch im Betrieb bleiben sollen?

2. Trifft es zu, daß der BMV noch in den 70er Jahren nach einem Unfall verfügt hatte (außerhalb der EBO), daß Schienenfahrzeuge einen Pufferdruck von 150 t aushalten müssen und daß die Schienenomnibusse deshalb schnellstens auszumustern seien?

   Gibt es ähnliche Verfügungen des BMV auch für den Straßenverkehr, in dem Sinn, daß Fahrzeuge, die einen vergleich-

baren Druck nicht aushalten, auszumustern sind? Wenn nein, warum nicht?

3. Ist es richtig, daß die o. g. Verfügung des BMV vor dem Hintergrund erfolgte, daß seinerzeit beabsichtigt war, jährlich 100 neue Dieseltriebwagen vom Typ VT 628/928 zu beschaffen?

   Trifft es weiter zu, daß dieses Beschaffungsprogramm nicht realisiert wurde, so daß die seinerzeitige Annahme, die Schienenomnibusse seien entbehrlich, heute nicht mehr zutrifft?

4. Wann zuletzt hat der BMV (mit welchem Ergebnis) überprüft, ob die Ausmusterungsverfügung für die Schienenomnibusse noch aufrecht erhalten werden kann bzw. muß?

   Wieso hat die Nichterfüllung der seinerzeit vorgesehenen Beschaffungszahlen nicht zu einer Revision der Entscheidung geführt?

5. Trifft es zu, daß Dritte an die DB herangetreten sind mit der Bitte, die Umrüstung von Schienenomnibussen auf Chiemgau-Bahn-Standard finanzieren zu dürfen (bei entsprechenden Gegenleistungen der DB bei der Fahrplangestaltung)?

   Um welche Anfragen Dritter handelt es sich? Für welche Strecken wurden solche Angebote an die Bahn herangetragen?

   Trifft es zu, daß der Pv 3 bei der DB entschieden hat, daß diese Frage nicht weiter zu verfolgen ist, weil die Finanzierung von Modernisierungsmaßnahmen im Chiemgau-Bahn-Standard nur ausnahmsweise wünschenswert ist?

   Teilt der BMV die Auffassung des Pv 3?

6. Wie hoch wären die Umbaukosten für einen Schienenomnibus bei Ausrüstung auf Chiemgau-Bahn-Standard?

   Wie hoch sind im Vergleich dazu die Beschaffungskosten für einen Dieseltriebwagen VT 628/928?

   Wie hoch sind die Betriebskosten (in DM/km; nur variable Kosten ohne Fahrweg) für Schienenomnibusse VT 798 und Dieseltriebwagen VT 628/928?

7. Trifft es zu, daß die 47 Schienenomnibusse, die über 1990 hinaus weiterbetrieben werden sollen, bei weitem nicht ausreichen werden, um alle über DB '90 hinausgehenden Strekken zu bedienen? Wie stellt sich dann der BMV den Weiterbetrieb der über DB '90 hinausgehenden Strecken nach 1990 vor?

8. Trifft es weiter zu, daß auch für das DB-Netz auf absehbare Zeit nicht so viele VT 628 beschafft werden, wie produktionstechnisch sinnvoll einsetzbar wären?

   Könnte dieser Fehlbestand an VT 628/928 nicht durch Weiterbetrieb von Schienenomnibussen ausgeglichen werden?

9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Pv 3, daß „das Oberziel, weitere Strecken auf Bus umzustellen, nicht durch Rationalisierungsmaßnahmen (...) gestört werden sollte und daher ggf. höhere Fehlbeträge, die bei Ausmusterung der Schienenomnibusse übergangsweise entstehen (...), in Kauf genommen werden müssen"?

   Liegen dem BMV Stillegungsanträge der DB für Bundesbahnnebenstrecken vor, deren angebliche Unwirtschaftlichkeit reduziert oder beseitigt werden könnte, wenn der Betrieb mit auf Chiemgau-Bahn-Standard modernisierten Schienenomnibussen erfolgen würde, deren Umbau möglicherweise ganz oder teilweise von Kommunen oder anderen bezahlt würde? Wird der BMV vorliegende Stillegungsanträge der DB daraufhin prüfen, ob die Strecken nicht durch Einsatz von Schienenomnibussen wirtschaftlicher gemacht und erhalten werden können? Könnte beispielsweise der Filzen-Express (Ebersberg – Wasserburg) oder die Staudenbahn (Gessertshausen – Markt Wald) mit modernisierten Schienenomnibussen attraktiver gestaltet werden?

   Hält die Bundesregierung das Verfahren der Deutschen Bundesbahn, durch Ausmusterung von Schienenomnibussen höhere Fehlbeträge bei gleichzeitig schlechterer Verkehrsbedienung in Kauf zu nehmen, für vereinbar mit den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere mit § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes?

   Wenn ja, wie begründet sie das?

10. Welche Gründe sind maßgeblich dafür, daß nach Auffassung der Deutschen Bundesbahn „in der Öffentlichkeit nicht der Eindruck entstehen sollte, daß die DB ein Interesse am Erhalt von Schienenbuslinien hat"?

    Darf die Aussage der DB so interpretiert werden, daß die DB kein Interesse an der Aufrechterhaltung von ÖPNV in der Fläche hat und das „Oberziel" Umstellung auf Bus Vorrang hat gegenüber der Aufrechterhaltung von Bahnlinien?

    Teilt der BMV die Auffassung der DB?

11. Was hat der BMV unternommen bzw. was wird er unternehmen, um ein Ausmustern nicht überflüssiger und sinnvoll verwendbarer Schienenomnibusse bei der DB zu verhindern?

Bonn, den 16. Februar 1989

Weiss (München)
Frau Rock
Dr. Lippelt (Hannover), Frau Oesterle-Schwerin, Frau Dr. Vollmer und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 231967
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 201363, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0228) 363551
ISSN 0722-8333